



Auf den Spuren der Doppelspur

Wahrscheinlich auf allen lokalen politischen Ebenen, von Parteien, Verbänden über die Regierung und Verwaltung besteht seit langem Einigkeit bezüglich des Doppelspurausbaus der SBB-Reststrecke Hüntwangen-Wil-Neuhausen. Spät kommt er, doch er kommt!

Auch unsere VCS-Sektion hat der Kantonsregierung und dem Bundesrat am 28. August 2000 ein ausführliches Strategiepapier vorgelegt, das nebst anderen Massnahmen diesen Ausbau forderte. Keine Seite sollte also dieses Thema für sich allein besetzen wollen – auch und gerade nicht die Schaffhauser FDP!

Deshalb vor Ablauf der 47. Legislaturperiode noch ein Rückblick ins Bundesparlament.

«FDP. Die mit der Doppelspur» ...

oder «FDP. Die mit dem Galgenbucktunnel» usw. lauteten vor den Kantonsratswahlen vom 26. September 2004 die Slogans der Schaffhauser FDP. Natürlich erinnern wir uns auch noch an die Motion 460 vom 27.10.97 von Kantonsrat Eduard Joos (FDP). Diese Motion enthielt u.a. auch die Forderung nach dem Halbstundentakt nach Zürich, wechselweise über Bülach und Winterthur. Wir haben im oben genannten Strategiepapier auch darauf Bezug genommen.

Doch hier ein Blick auf das doppelspurige Verhalten des Nationalrats derer «mit der Doppelspur», Gerold Bühler:

Sich vor einer ICE-Komposition ablichten zu lassen, ist das Eine. Oder auch bei einem Anlass von Industrievereinigung und Gewerbeverband am 23. Februar 2006 im Haus der Wirtschaft wortgewaltig «Volles Artilleriefeuer Richtung Bern» zu fordern, damit die Doppelspur auf der Zürcher Strecke nicht erst 2012 in Betrieb gehe. Das Andere ist Bühlers Abstimmungsverhalten im Nationalrat, in besagter Sache.

Der Doppelspurausbau im Streckenabschnitt zwischen Hüntwangen-Wil und Neuhausen

wurde gesichert durch die Verabschiedung des «Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschlussgesetz)» während der Frühjahrsession 2005.

Im Vorfeld dieses Geschäfts haben SP, VCS und SEV bei einem öffentlichen Anlass, am 13. Januar 2004 in der Schaffhauser Rathauslaube, eine diesbezügliche Petition mit 4601 gesammelten Unterschriften an SBB-Chef Benedikt Weibel und BAV-Chef Max Friedli überreicht. Das Anliegen wurde denn auch in die bundesrätliche Botschaft zum HGV-Anschluss vom 4. Mai 2004 aufgenommen.

Die Doppelspur im Nationalrat

Doch während NR Hans-Jürg Fehr als Sprecher der nationalrätlichen Verkehrskommission diese Vorlage im Nationalrat vertrat und zu den verschiedensten Wortmeldungen engagiert Stellung bezog, hat Gerold Bühler der Vorlage nicht einmal zugestimmt! Er hat sich während der Schlussabstimmung zur HGV-Vorlage vornehm der Stimme enthalten.

Bühler lag damit voll im Trend seiner FDP-Fraktion:

- Nur 15 Ja gegen 18 Nein plus 5 Enthaltungen – noch schlechter stimmte nur die SVP!

Das HGV-Gesetz wurde trotzdem mit 112 zu 64 Stimmen deutlich angenommen.

Daher die künftige Doppelspur!

So zu lesen im Abstimmungsprotokoll des Nationalrats vom 18. März 2005, 8.59 Uhr.

Es darf gedacht werden ...

| Hugo Mahler, VCS

Infos:

www.vcs-sh.ch/Themen/Archivseiten

www.vcs-sh.ch/Themen/Doppelspur